1M

Mémoire présenté à la
Commission des Transports
de l'Assemblée nationale
étudiant

La proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal.

par les villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph de Sorel et par les municipalités de Contrecoeur et de Verchères.

Verchères,
le 29 septembre 1982.

Avant-propos.

Plusieurs municipalités de l'axe Longueuil-Sorel ont convenu de mandater le maire de Verchères, monsieur Jean-Marie Moreau, pour les représenter devant la Commission.

Ce sont les villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph de Sorel ainsi que les municipalités de Contrecoeur et de Verchères.

Elles soumettent donc un mémoire conjoint auquel sont annexés leurs résolutions ainsi que les mémoires de Sorel et de Contrecoeur.

Introduction

En présentant sa proposition, le Gouvernement du Québec entend privilégier les transports collectifs et, pour atteindre cet objectif, il a été amené à repenser le cadre institutionnel et financier du transport collectif dans la région montréalaise.

Dès que l'on parle transport, tous les paliers gouvernementaux sont affectés. Aussi, considérons-nous qu'il appartient précisément au Gouvernement d'établir ses positions, ce qu'il a fait et ce dont nous lui savons gré.

Mais, cette proposition a un impact direct et important sur les pouvoirs locaux.

"Repenser le cadre institutionnel", c'est examiner la façon de modifier des structures existantes. On touche ici à la décentralisation, sujet fort complexe qui doit faire

...

l'objet d'études approfondies au cours des prochains mois.

"Repenser le cadre financier", c'est revoir tout le système fiscal local élaboré patiemment depuis plusieurs années déjà. Sur ce point, nous nous permettons de rappeler au Gouvernement les engagements qu'il a pris au cours de la conférence Québec-municipalités de 1978.

Pas de responsabilité nouvelle sans sources nouvelles de revenus.

La réforme fiscale de 1980 posait d'ailleurs comme premier principe directeur: l'autonomie des instances locales.

Si l'on veut maintenant réorganiser structures et modes de financement, il faudra nécessairement passer par la table ronde de la décentralisation et par le comité tripartite sur la fiscalité.

Il faudra aussi s'entendre sur les termes. Que veut-on dire lorsque l'on parle de transport en commun, collectif, régional, interrurbain, intermunicipal ou municipal?

Une définition précise de ces expressions nous permettra de mieux connaître les responsabilités de chaque partie, et d'établir ensemble le niveau de service que nous désirons ainsi que les moyens de financer le transport en commun que désirent nos populations.

Il faudra évidemment une table de concertation non seulement régionale mais aussi nationale, car il nous apparaît bien évident que certaines données établies pour la région métropolitaine auront des répercussions dans tout le Québec.

...

A. Quelques notes sur la proprosition gouvernementale

1) Organisme régional

Un organisme régional serait créé dans le but, notamment, de déterminer le niveau de service des systèmes régionaux dont l'exploitation serait confiée aux commissions de transport, aux compagnies ferroviaires ou à des transporteurs privés.

Quand on parle système régional ne vise-t-on pas non seulement des immeubles mais aussi des structures, des rails, du matériel roulant?

Les décisions relatives au niveau de service échapperaient-elles ainsi aux élus et aux instances locales ou régionales comme les MRC qui, à tout évènement, ne doivent pas empiéter sur l'autonomie locale?

L'organisme ou le gouvernement pourraient-ils décider que la station de métro Longueuil et ses aménagements sont des équipements à caractère régional et que l'ensemble des contribuables municipaux de la région doivent en supporter les coûts passés, présents et futurs?

Si oui, quel serait l'impact d'une telle décision sur les quotes-parts des municipalités de la CTRSM pour les années 1982 et suivantes?

Comment cet organisme s'insèrerait-il dans la mise en place de la décentralisation et comment ses activités seraient-elles coordonnées avec les MRC et la CUM ?

Voilà des questions que l'on nous pose constamment et auxquelles nous n'avons pas de réponses précises.

Et comme, en bout de ligne, on en revient toujours

...

équivalente

au budget et à l'efficacité administrative, nous avons de la difficulté à penser que le système proposé serait celui que souhaitent nos contribuables.

Une bonne coordination des réseaux de transport interurbain et des ententes intermunicipales, constitueraient des mesures fort intéressantes et sûrement moins onéreuses, dans les circonstances.

Nos citoyens comprennent bien d'ailleurs que nous ne pouvons pas, dans la conjoncture actuelle, leur offrir des services de transport trop coûteux. Nous sommes contraints de vivre selon nos moyens, quitte à revenir plus tard à des réseaux de transport plus importants.

2) Le financement du système proposé

Certains éléments du financement du système proposé gagneraient à être précisés.

La mesure de plafonnement mentionnée à la page 2 du document signifie-t-elle que la subvention serait de 40% des revenus provenant des réseaux mais qu'elle ne dépasserait jamais les contributions municipales? Si oui, pourquoi cette approche et quelles en seront les répercussions sur les finances locales? Le gouvernement a sûrement fait des projections là-dessus.

Les mêmes questions se posent pour cette partie de la proposition en vertu de laquelle les municipalités devront défrayer 25% du coût des équipements locaux.

Quant à la subvention équivalant à 60% de la contribution pour les équipements à caractère régional, ne s'agit-il pas d'une réduction plutôt que d'un maintien de

...

subvention, notamment pour les travaux de prolongement du métro.

Puisque l'on inclus, dans ce paragraphe, le métro, le métro de surface et les trains de banlieue, vise-t-on tous les équipements? Pourquoi la date du 1er janvier 1980?

Quel serait l'impact sur cette subvention et sur les budgets municipaux d'une décision de l'O.R.T. décrétant que certains équipements font partie du réseau régional?

Viennent ensuite les taxes nouvelles. Il nous apparaît nécessaire et urgent de référer toute cette question au comité tripartite sur la fiscalité. Cela évitera bien des malentendus et des difficultés aux élus municipaux qui préparent présentement leur budget pour l'année 1983.

CONCLUSIONS:

Les municipalités précitées désirent être exclues du système régional proposé. Les raisons qu'elles invoquent et le fait que ce retrait n'affecte pas la continuité du service de transport en commun suffisent pour que leur demande soit accueillie favorablement.

Elles veulent aussi que tous les aspects de la proposition affectant les finances locales fassent l'objet d'études et de recommandations de la part du comité tripartite sur la réforme de la fiscalité municipale.

Elles souhaitent enfin pouvoir être libres d'étudier, de négocier et de conclure, le cas échéant, des ententes

...

avec des entreprises et organismes susceptibles de fournir les services de transport qu'elles jugent acceptables pour leurs citoyens.

Verchères, le 30 septembre 1982.

Le maire

Jean-Marie Moreau
pour les villes de Sorel, Tracy et Saint-Joseph de Sorel et pour les municipalités de Contrecoeur et de Verchères.

Ville de Tracy

3025 BOUL. DE LA MAIRIE
TRACY QUÉBEC
CODE POSTAL J3R 1C2
TÉL : (514) 742-5671

Tracy, le 1er septembre 1982.

Monsieur Michel Clair,
Ministre des Transports,
1410, rue Stanley,
8ième étage,
Montréal, Québec
H3A 1P8

Monsieur le Ministre,

La présente est pour vous informer que lors des séances de la Commission Parlementaire qui étudiera le problème du transport en commun dans la région périphérique de Montréal, la ville de Tracy veut être entendue par l'entremise de monsieur Jean-Marie Moreau, maire de Verchères, qui représentera le corridor Verchères-Sorel dans un seul mémoire.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées.

Laval Tardif, Greffier.
:dtb

cc/ Monsieur Jean-Marie Moreau, Maire
Municipalité de Verchères

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

Le 7 septembre 1982

Municipalité de Verchères
Case postale 250
Verchères (Québec)

A l'attention de monsieur Jean-Marie Moreau, maire

Monsieur,

La présente fait suite aux ententes intervenues avec le maire de la ville de Sorel lors de votre rencontre du 28 août 1982.

Vous trouverez ci-incluse une résolution à l'effet que la ville de Sorel accepte de participer à la rédaction d'un mémoire collectif, et vous désignant comme son porte-parole.

Vous recevrez prochainement le texte faisant état des positions de la ville de Sorel sur le transport en commun dans la région métropolitaine.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le greffier et directeur
des services administratifs,

Me Jean Charbonneau, avocat

JC/nm

p. incl.

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

Le 7 septembre 1982

Municipalité de Verchères
Case postale 250
Verchères (Québec)

A l'attention de monsieur Jean-Marie Moreau, maire

Monsieur,

La présente fait suite aux ententes intervenues avec le maire de la ville de Sorel lors de votre rencontre du 28 août 1982.

Vous trouverez ci-incluse une résolution à l'effet que la ville de Sorel accepte de participer à la rédaction d'un mémoire collectif, et vous désignant comme son porte-parole.

Vous recevrez prochainement le texte faisant état des positions de la ville de Sorel sur le transport en commun dans la région métropolitaine.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le greffier et directeur
des services administratifs,

Me Jean Charbonneau, avocat

JC/nm

p. incl.

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du Conseil municipal de la ville de Sorel, tenue le 1er septembre 1982

RESOLUTION NO: 318-82

CONSIDERANT que le gouvernement du Québec a convoqué une Commission parlementaire sur le transport en commun dans la région métropolitaine;

CONSIDERANT qu'il serait avantageux que la ville de Sorel fasse connaître ses positions sur le transport en commun;

Il est proposé par le conseiller Dauplaise, appuyé par le conseiller Lagassé, que la ville de Sorel produise devant la Commission parlementaire du ministère des Transports du Québec un mémoire en commun avec les municipalités du corridor de Sorel-Longueuil et que M. Jean-Marie Moreau, maire de Verchères, soit mandaté pour agir comme porte-parole de la ville de Sorel devant ladite Commission parlementaire;

Adopté unanimement.

Extrait certifié conforme

Sorel, ce 7ième jour de septembre 1982

Me Jean Charbonneau, greffier

JC/nm

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

Le 16 septembre 1982

Monsieur Jean-Marie Moreau, maire
Municipalité de Verchères
Case postale 250
Verchères (Québec)

Objet: Mémoire à la Commission permanente des transports

Monsieur,

La présente fait suite à notre lettre du 7 septembre 1982 vous mandatant pour représenter la ville de Sorel devant la Commission permanente des transports.

Vous trouverez ci-incluses les représentations que la ville de Sorel aimeraient faire valoir par votre entremise devant la Commission permanente des transports.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le greffier et directeur
des services administratifs,

Me Jean Charbonneau, avocat

JC/nm
p. incl.

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière ajournée du Conseil municipal de la ville de Sorel, tenue le 15 septembre 1982

CONSIDERANT que la ville de Sorel a été invitée à présenter un mémoire à la Commission permanente des transports de l'Assemblée nationale dans le cadre de la consultation pour l'implantation d'un nouveau régime de transport en commun dans la région métropolitaine;

CONSIDERANT que la ville de Sorel a déjà mandaté monsieur Jean-Marie Moreau, maire de Verchères, comme porte-parole;

CONSIDERANT le mémoire soumis par Son Honneur le Maire sur cette question;

Il est proposé par le conseiller Péloquin, appuyé par le conseiller Ledoux, que le mémoire de la ville de Sorel à la Commission permanente des transports soit accepté tel que soumis et qu'une copie en soit adressée à monsieur Jean-Marie Moreau;

Adopté unanimement.

Extrait certifié conforme
Sorel, ce 16ième jour de septembre 1982

Me Jean Charbonneau, greffier
JC/nm

BUREAU DU MAIRE

MEMOIRE DE LA VILLE DE SOREL À LA COMMISSION PERMANENTE DES TRANSPORTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

1) Bref aperçu historique de la situation du transport interurbain à Sorel

Depuis de nombreuses décades, les résidants de Sorel jouissent d'un service de transport régulier entre Sorel et Montréal via Tracy, Contrecoeur, Verchères, Varennes, Boucherville et Longueuil. Les départs et arrivées journaliers ont toujours été assez nombreux pour accomoder les uns et les autres.

Quel que soit le détenteur du permis, ce service n'a antérieurement rien coûté aux contribuables de la Ville non usagers jusqu'en 1979, alors que la Ville, cette année-là, recevait, en vertu de la loi de la CTRSM et par suite de l'acquisition de Métropolitain Sud par cette dernière, une première facture pour acquitter sa quote-part dans le déficit de Métropolitain Sud. D'autres factures ont suivi pour 1980 et 1981, et une dernière suivra, comme on nous l'assure, pour 1982.

Ce fait nouveau et le fait qu'il s'agit non pas de

.../2

transport urbain mais bel et bien de transport interurbain dont on veut faire absorber une partie du coût aux contribuables usagers ou non usagers, à même leur compte de taxes municipales, soulèvent de nombreux points d'interrogation sur le maintien de ce service et sur la responsabilité de la municipalité en ce domaine.

2) La responsabilité de la Ville dans le transport en commun

Dans le contexte de la société moderne dans laquelle nous vivons actuellement et en regard de l'accroissement considérable des coûts de l'énergie (pétrole), des coûts d'opération des réseaux routiers (construction et entretien des voies rapides) et des coûts de possession et d'opération des véhicules automobiles (essence, assurances, entretien), la Ville reconnaît d'emblée la légitimité du principe d'organiser, s'il y a lieu, un système de transport en commun et le devoir du gouvernement de légiférer et d'assister les municipalités dans ce domaine.

Toutefois, elle considère ce service à offrir à sa

.../3

population à l'égal de tous les autres services qu'elle offre déjà, qu'elle songe à offrir ou qu'on lui demande de donner, et cela en regard de ses ressources financières, humaines et matérielles.

Il est évident qu'elle doit faire des choix, définir des priorités. Et, pour ce faire, elle doit se donner quelques critères de référence tels:

a) la nature exacte du service à offrir

b) la plus ou moins grande nécessité d'offrir ce service

c) l'ampleur et la composition de la clientèle à desservir

d) le coût du service en regard de la clientèle desservie

e) les solutions de rechange

f) la portée ou les effets du service offert sur le maintien ou l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de même que ses retombées économiques possibles.

A ces critères à caractère plutôt administratif s'ajoutent indubitablement des dimensions éminemment politiques, discutables mais légitimes.

.../4

3) Le contrôle des élus municipaux sur les services de transport en commun

En vertu même de la nécessité pour les élus municipaux de choisir en fonction de certains critères énumérés plus haut les services qu'ils désirent offrir à la population, s'impose, pour eux, la nécessité d'exercer un contrôle sur les services de transport en commun tant en ce qui concerne le total des budgets qu'ils peuvent y consacrer que le niveau de service qu'ils peuvent ou veulent offrir.

Ils peuvent difficilement exercer pleinement leur mandat s'ils ne détiennent pas eux-mêmes un minimum des leviers qui commandent ce service qu'est le transport en commun. Il y a, par exemple, toute une différence entre un transport en commun urbain qui peut toucher une large part de la population locale et un transport interurbain qui dessert nécessairement une population beaucoup plus restreinte.

4) Etablissement d'une table de concertation au niveau régional (O.R.T.)

Ce qu'une municipalité, elle seule, ne peut offrir à sa population à cause des coûts trop élevés, d'une population trop restreinte ou d'une rentabilité trop douteuse, elle peut peut-être le faire en s'alliant aux municipalités voisines.

Si toutefois elle le fait, elle doit cependant accorder ses violons avec ceux de ces dernières. Entre également en jeu l'étendue du territoire à l'intérieur duquel des ententes intermunicipales peuvent être conclues.

A cet effet, la proposition gouvernementale ouvre des avenues intéressantes: création d'organismes locaux de transport, premier palier de concertation, et d'un organisme régional de transport, deuxième palier de concertation au niveau duquel devrait pouvoir se réaliser l'intégration harmonieuse des divers plans locaux de transport.

Nous ne voulons pas, dans le cadre de ce mémoire, discuter de la composition proposée pour cet organisme régional de transport. Les formules peuvent être

.../6

extrêmement variées et toutes aussi bonnes les unes que les autres, pourvu qu'on y mette de la bonne foi et de la bonne volonté. Nous voulons uniquement souligner la pertinence d'un tel organisme.

Il est bien entendu, dans notre esprit, qu'une municipalité qui ne sera pas directement représentée à l'organisme régional de transport pourra, quand elle le jugera opportun, se faire entendre par l'organisme.

5) Obligation, pour les municipalités situées à l'intérieur du territoire de l'O.R.T., de participer à l'organisation et au financement du transport en commun

Il est bien évident, dans la ligne de pensée exprimée plus haut, qu'une municipalité qui a accepté de participer à la concertation tant locale que régionale se doit, par la suite, de participer aussi à l'organisation et au financement du transport en commun.

Il est tout aussi évident que le gouvernement qui doit assumer une bonne part du financement du transport en commun se doit d'assurer le maximum de rentabilité de toute l'opération.

.../7

A cette fin, il devra, dans sa législation, éviter de permettre la discontinuité du territoire de l'O.R.T.. C'est un accroc nécessaire au principe de la démocratie afin d'éviter qu'une municipalité profite amplement d'un service de transport en commun sans y apporter sa propre contribution, au détriment des autres municipalités membres.

Toutefois, le problème se pose différemment pour les municipalités situées aux limites du territoire prévu pour l'O.R.T.. Elles ne risquent pas de briser la continuité du territoire. Aussi, le gouvernement serait mauvais joueur s'il sacrifiait le principe de la démocratie à celui de la rentabilité.

Il devra jouer le jeu et respecter la décision des élus d'une municipalité limitrophe qui ne désire pas faire partie du territoire et qui, conséquemment, ne bénéficiera pas des avantages d'un transport en commun.

Le territoire de l'O.R.T. sera tout simplement un peu moins étendu, mais il devra être continu.

.../8

6) Tarification selon la distance parcourue par l'usager

Nous sommes tout à fait d'accord avec la proposition du gouvernement à ce sujet. Elle nous semble juste et passablement répandue dans d'autres pays.

7) Recours à de nouvelles sources de financement perçues auprès de groupes qui bénéficient du transport en commun sans l'utiliser

Nous sommes d'accord avec la proposition du gouvernement à ce sujet. Même s'ils ne sont pas toujours facilement identifiables, les avantages du transport en commun existent et profitent également aux non usagers.

8) A l'extérieur du territoire de l'O.R.T., les services de transport devront s'autofinancer à partir des revenus provenant des usagers

La distinction entre le transport en commun urbain et le transport interurbain est très importante.

Que le gouvernement maintienne un système de subventions, tant au niveau des équipements que des opérations courantes,

...19

pour une municipalité ou un groupe de municipalités qui veut se doter d'un système de transport en commun au niveau local, en dehors du territoire de l'O.R.T., voilà qui est correct.

Qu'il songe de plus à modifier éventuellement la gestion du transport scolaire pour permettre l'utilisation au maximum des ressources matérielles en place, au meilleur coût possible, voilà qui est encore mieux.

La ville de Sorel, comme les autres municipalités d'ailleurs, saura, en temps et lieu, se prévaloir des avantages offerts par les diverses lois régissant le transport au Québec, au niveau local.

Mais que les municipalités soient appelées à subventionner, contre leur gré et parfois pour des sommes importantes, le transport interurbain, là nous ne sommes pas d'accord pour plusieurs raisons, et ce même si cela provoquera indubitablement une augmentation du coût du transport pour les usagers qui devront en assurer l'autofinancement.

D'abord, parce que le pourcentage de notre population

.../10

utilisant le transport interurbain est relativement minime, même s'il est important en lui-même; beaucoup d'usagers proviennent des villes voisines.

Ensuite, parce que ce n'est pas une priorité retenue par la Ville, même si cette dernière est consciente qu'elle doit, dans la mesure du possible, offrir des services à toutes les catégories de citoyens.

Et surtout parce qu'il y a des solutions de rechange, dont une des plus intéressantes consiste à demander à l'entreprise privée d'assurer cette forme de transport (voir en annexe nos résolutions à cet effet). Peut-être que la qualité du niveau de service sera diminuée pour permettre la rentabilité du service, mais dans le contexte économique actuel et même futur, c'est un risque qu'il nous faut envisager parce que nos ressources financières ne nous permettent pas de consentir davantage. Nous ne voulons pas subventionner le transport interurbain, nous n'en avons pas les moyens.

Dans l'élaboration et l'adoption d'une solution de

.../11

rechange, la Ville compte beaucoup sur la collaboration et la diligence du gouvernement pour qu'il n'y ait pas d'interruption du service pour les usagers qui, une fois parvenus dans le territoire de l'O.R.T., seront soumis à toutes les autres règles du transport en commun. Que le gouvernement se donne donc une ligne de conduite précise sur la disposition des permis actuels de transport, afin qu'au 1er janvier 1983 les usagers de notre Ville puissent jouir de la continuité du service et en connaître les modalités et les coûts pour chacun d'eux.

Conclusion

Donc, si la ville de Sorel est d'accord, grosso modo, avec l'ensemble de la réforme proposée par le gouvernement en ce qui concerne le transport en commun dans la région de Montréal, elle exprime par contre son intention ferme de ne pas participer au financement du transport interurbain et demande au gouvernement d'assurer par sa législation la continuité du service en adoptant des solutions appropriées.

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

PROVINCE DE QUEBEC
CITE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière ajournée du conseil municipal de la Cité de Sorel, tenue le 7 mai 1980.

CONSIDERANT que Métropolitain sud (1967) Inc. a été acquis par la Commission de transport de la rive sud de Montréal en novembre 1978;

CONSIDERANT que par le fait de cette acquisition, la C.T.R.S.M. devenait détentrice de tous les permis de transport de Métropolitain sud;

CONSIDERANT que par le fait de cette acquisition et de par la loi constituant la C.T.R.S.M., Métropolitain sud devenait une filiale de fait de la C.T.R.S.M. et constituait le réseau Métropolitain sud;

CONSIDERANT qu'en vertu de l'article 74A de la loi constituant la C.T.R.S.M., toute municipalité desservie par le réseau Métropolitain sud de la C.T.R.S.M. est responsable du déficit de ce réseau;

CONSIDERANT que le réseau Métropolitain sud a en partie une vocation de transport interurbain;

CONSIDERANT qu'il importe d'uniformiser les services de transport urbain offerts par la C.T.R.S.M.;

CONSIDERANT que toute municipalité desservie par le réseau Métropolitain sud et intéressée à recevoir ou développer un service de transport urbain peut demander son admission à la C.T.R.S.M. en vertu de l'article 19 de la loi;

CONSIDERANT que toute municipalité intéressée à entrer dans la C.T.R.S.M. doit pour se faire être contiguë au territoire déjà desservi par le service urbain et accepter de participer au déficit du service;

.../2

VILLE DE SOREL

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

Extrait:- /2

CONSIDERANT que dans le cas contraire, toute municipalité desservie par le réseau Métropolitain sud et désireuse de conserver un service interurbain devra accepter la possibilité que le service de transport en commun lui soit fourni éventuellement par une compagnie privée aux tarifs de cette compagnie, sujet à l'approbation de la Commission des transports du Québec;

CONSIDERANT le représentations effectuées par les contribuables, le 23 avril 1980, lors de la tenue d'une assemblée de consultation publique;

Il est proposé par le conseiller Péloquin, appuyé par le conseiller Gamelin, et RESOLU UNANIMEMENT de demander un service de transport interurbain dans la municipalité de Sorel et d'accepter en conséquence que le permis soit vendu à une compagnie privée qui fournira le service à son propre tarif, sujet à l'approbation de la Commission des transports du Québec, après s'être assuré au préalable qu'un service adéquat et efficace sera maintenu entre le territoire de la Cité de Sorel et la Ville de Longueuil.

Extrait certifié conforme,

Sorel, ce 12ième jour de mai 1980.

Jean Charbonneau

Me Jean Charbonneau, greffier.

JC/nm

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

PROVINCE DE QUEBEC
CITE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière ajournée du conseil municipal de la Cité de Sorel, tenue le 15 avril 1981.

CONSIDERANT que le transport interurbain assumé par la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal est déficitaire;

CONSIDERANT que la Cité de Sorel pourrait être appelée à contribuer à ce déficit d'opérations;

CONSIDERANT que l'entreprise privée pourrait assumer ce service;

Il est proposé par le conseiller Péloquin, appuyé par le conseiller Lagassé, que la Cité de Sorel avise la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal qu'elle favorise le transfert à l'entreprise privée du droit d'utilisation des permis de transport interurbain pour le corridor de Sorel, et que demande soit faite, par la présente, à la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal de procéder à tel transfert, et ce sans préjudice pour la Cité de Sorel;

Adopté à l'unanimité.

Extrait certifié conforme,
Sorel, ce 23ième jour d'avril 1981.

Me Jean Charbonneau, greffier
JC/tp

VILLE DE SOREL

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

PROVINCE DE QUEBEC
CITE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil municipal de la Cité de Sorel, tenue le 3 juin 1981.

RESOLUTION NO: 288-81

ATTENDU QUE Métropolitain-Sud (1967) Inc. a été acquise par la commission de transport de la rive-sud de Montréal en novembre 1978;

ATTENDU QUE par le fait de cette acquisition et que par la loi constituant la C.T.R.S.M., Métropolitain-Sud devenait une filiale de fait de la C.T.R.S.M.;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 74A de la loi constituant la C.T.R.S.M. toute municipalité qui était desservie par le réseau Métropolitain-Sud lors de l'acquisition est responsable du coût net total de cette acquisition et que toute municipalité desservie par le réseau interurbain de la C.T.R.S.M. (la filiale) est responsable des déficits de fonctionnement annuel;

ATTENDU QUE le service offert dans notre municipalité est de la nature d'un service interurbain, contrairement à la vocation première de la C.T.R.S.M. qui est d'offrir un service urbain;

ATTENDU QUE le service actuel pourrait également être offert par un transporteur privé soumis à la commission des transports du Québec;

ATTENDU QUE dans la mesure où il était jugé préférable d'offrir un service amélioré, celui-ci pourrait être obtenu suite à des négociations avec un transporteur privé ou la C.T.R.S.M.;

ATTENDU QUE la vente des actifs de Métropolitain-Sud requis pour l'exploitation du corridor Longueuil-Sorel et le transfert des permis afférents peut être effectuée à des conditions qui compensent en totalité ou en partie la responsabilité financière que doit assumer notre municipalité depuis l'acquisition en

.../2

VILLE DE SOREL

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

novembre 1978 et qui assure au minimum le maintien du niveau de service actuel;

Il est proposé par le conseiller Dauplaise, appuyé par le conseiller Ledoux, et RESOLU UNANIMEMENT d'informer la C.T.R.S.M. que la Cité de Sorel préférerait que les actifs de Métropolitain-Sud requis pour exploiter le corridor Longueuil-Sorel soient mis en vente à l'enchère et les permis afférents transférés à une entreprise privée de transport en commun, à la condition expresse toutefois que ce transfert soit assorti de conditions qui assurent le maintien du niveau de service actuel.

Extrait certifié conforme,

Sorel, ce 5ième jour de juin 1981.

Me Jean Charbonneau, greffier.

JC/nm

VILLE DE SOREL

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

PROVINCE DE QUEBEC
CITE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière ajournée du conseil municipal de la Cité de Sorel, tenue le 16 septembre 1981.

RESOLUTION NO: 412-81

CONSIDERANT que la Commission de transport de la rive-sud de Montréal a demandé au ministre des Transports l'autorisation de vendre le circuit Longueuil-Sorel;

CONSIDERANT que la Cité de Sorel sera appelée éventuellement à contribuer au déficit d'opération de la CTRSM pour un montant de l'ordre de 11 000 $ en 1979 et de 44 000 $ pour 1980;

CONSIDERANT qu'il est à prévoir que ce déficit d'opération ira en s'accentuant dans les années à venir;

CONSIDERANT la capacité de payer des contribuables de la Cité de Sorel;

CONSIDERANT que la Cité de Sorel constitue l'extrémité de ce corridor et qu'une minime partie de son territoire est desservi par ce service;

CONSIDERANT qu'un transporteur privé assure déjà la liaison entre Sorel et Longueuil;

CONSIDERANT que le service offert par ce transporteur privé est suffisant et adéquat;

Il est proposé par le conseiller Gamelin, appuyé par le conseiller Ledoux, que la Cité de Sorel informe le ministre des Transports qu'elle souhaite et consent à ce que la CTRSM vende le circuit d'autobus Sorel-Longueuil; Adopté unanimement.

Extrait certifié conforme,
Sorel, ce 21ième jour de septembre 1981.

Me Jean Charbonneau, greffier
JC/nm

VILLE DE SOREL

BUREAU
DU GREFFIER
Hôtel de Ville
Sorel

71, RUE CHARLOTTE
Code postal J3P 5N6
Tél. (514) 742-4583

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE SOREL

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du Conseil municipal de la ville de Sorel, tenue le 7 juillet 1982

RESOLUTION NO: 248-82

CONSIDERANT que le gouvernement du Québec entend procéder à une réforme institutionnelle et financière du transport en commun dans la région de Montréal;

CONSIDERANT que le gouvernement du Québec a déjà présenté une proposition définissant un nouveau cadre institutionnel et financier dans ce domaine;

CONSIDERANT que selon cette proposition la ville de Sorel se situe à l'extérieur de l'organisme régional de transport;

Il est proposé par le conseiller Dauplaise, appuyé par le conseiller Péloquin, que la ville de Sorel appuie la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal en ce qui a trait à sa non-appartenance à l'organisme régional de transport;

Adopté unanimement.

Extrait certifié conforme
Sorel, ce 9ième jour de juillet 1982

Me Jean Charbonneau, greffier
JC/nm

Mairie de Contrecoeur

440 rue Ducharme
Contrecoeur, Québec
Code postal J0L 1C0
Tél.: (514) 587-2200

POSITION DE LA

MUNICIPALITE DE CONTRECOEUR

SUR

LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT

DU TRANSPORT EN COMMUN DANS

LA REGION DE MONTREAL

CONTRECOEUR,
Le 15 septembre 1982.

A. CADRE INSTITUTIONNEL

- Le territoire de la Municipalité de Contrecoeur est exclu du territoire de l'organisation régionale de transport.

  La Municipalité est d'accord, car elle ne veut pas participer au financement du transport en commun.

B. ORGANISATION FINANCIERE

1° Pour les municipalités à l'extérieur de l'organisation régionale de transport, il n'y a plus de subvention à partir de janvier 1983.

La Municipalité de Contrecoeur n'est pas d'accord:

- Le taux d'utilisation du transport en commun étant peu élevé;
- L'étendue du territoire étant ce qu'elle est;
- L'écart de coût entre les usagers du secteur de l'O.R.T. et les usagers situés à l'extérieur de l'O.R.T. qui sera certainement disproportionné par rapport au service reçu.

Pour ces raisons, il nous semble inéquitable, de la part du Gouvernement, de ne pas subventionner le transport en commun dans le secteur des municipalités extérieures à l'O.R.T.

2° A compter de janvier 1982, les municipalités n'auront plus l'obligation de payer pour des services de transport en commun, hors de l'O.R.T.

La Municipalité de Contrecoeur est d'accord.

C. TARIFICATION

L'usager devra dorénavant payer selon les bénéfices reçus. La tarification tiendra compte notamment de la distance parcourue et de l'efficacité du réseau utilisé.

La Municipalité est d'accord avec le principe de tarification mais demande au Gouvernement de s'impliquer dans la même proportion que pour les municipalités de l'O.R.T.

POOR

QUALITY

ORIGINAL